

UFFIZIO VERITAS

NUOVO SISTEMA

PER LA CLASSIFICAZIONE DE' NAVIGLI

**Stabilito in NAPOLI dall'Ufficio generale
di PARIGI**

Strada Piliero n. 44



NAPOLI
STAMPERIA DEL FIBRENO
Trinità Maggiore N° 26.
1857

AdS
1455946

AVVISO AL COMMERCIO

*comunicato dal sig. Sicard Agente del Veritas in Genova ed inserito
nel Giornale uffiziale del 7 marzo 1857.*

La classificazione de' navigli dall'Ufficio Veritas di Parigi si è resa indispensabile: atteso la confidenza, e fiducia acquistata in essa da buona parte del commercio. Affinchè i proprietari e capitani che credono ciò ottenere pe' loro bastimenti avessero il vantaggio farlo nel Porto di Napoli, o altro del Golfo, l'Amministrazione generale di tal Ufficio ne ha stabilito uno suo filiale in questa Capitale; affidandone la gestione al **sig. Gaetano Maresca di Mariano**, direttore della Compagnia d'Assicurazioni pe' rischi di mare e strade ferrate denominata CERERE FERDINANDEA.

L'ufficio in parola è alla strada Pilliero n.° 11 portando l'insegna — **Bureau Veritas — Port de Naples.**

DIREZIONE

DELL'UFFIZIO DEL VERITAS

Registro delle indicazioni sopra i Bastimenti.

Parigi 1° Giugno 1852

AI SIGNORI ARMATORI DEL CONTINENTE

Il Registro Veritas fu istituito nell'anno 1828, nello scopo di fornire agli assicuratori, ed ai caricatori dei raggugli sopra i bastimenti; creato a guisa del *Lloyds register of shipping* di Londra, ne differisce però sotto dei rapporti essenziali: il registro inglese non fa conoscere che i bastimenti che frequentano i porti delle Isole Britanniche, e dei quali gli armatori consentano a pagare un *diritto d'inserzione* che varia da 50 a 150 franchi per bastimento. Il Registro Veritas, che inserisce i navigli gratuitamente e che ha dei periti nei porti principali dell'Europa, riassume la *classificazione della marina mercantile* e contiene 33,000 navigli.

Attualmente non si firma una sicurtà, non si noleggia un bastimento se prima non è stato esaminato il Registro Veritas; divenuto in oggi la guida indispensabile d'ogni assicuratore, e di qualunque caricatore, la sua classificazione opera un'influenza diretta sul prezzo della sicurtà, e quello del nolo.

Per dare un'idea dell'influenza che hanno le indicazioni del *Registro Veritas*, sarà sufficiente di citare un esempio fra i molti. Li signori Dalkorosky et Struwy, di Danzica, ci scrivevano in data del 27 febbrajo 1851: « *Il nostro naviglio Iohann-Ernst, comandato dal capitano E-J. Domcke, trovasi attualmente in viaggio da Venezia ad Alessandria, e il capitano ha dovuto contentarsi di ricevere un nolo inferiore degli altri bastimenti perchè il vostro Registro Veritas non portava nessuna classificazione per il suddetto nostro naviglio.* ».

Questo fatto non ha bisogno di commenti; tutti i giorni riceviamo delle lettere analoghe. Gli armatori del continente conoscono di quale importanza sia per loro una estesa pubblicazione in tutto il mondo, nei porti di mare del Sud, come in quelli di Europa, nell'Indie, come nelle due Americhe, e che fa conoscere dappertutto le qualità dei loro navigli.

Finora la visita del *Registro Veritas* è stata fatta d'ufficio, e senza il concorso degli armatori, ma questo sistema aveva l'inconveniente di recare qualche volta, un pregiudizio grave agli interessi degli armamenti marittimi. L'importanza che si ha dappertutto alla classificazione dei navigli, e che è divenuta maggiore dopo la pubblicazione delle nuove leggi di navigazione in Inghilterra, in Olanda, in Svezia, ecc., ha necessitato un cambiamento nel sistema di visita fin qui adottato. Un regolamento pubblicato il 1.º gennajo scorso fissa le condizioni dappresso le quali i navigli saranno visitati e classificati al *Registro Veritas*. Questo regolamento richiede tutta l'attenzione degli armatori, giacchè i loro bastimenti devono esser soppressi dal Registro nelle circostanze indicate all'articolo 6.º, non potranno esservi reintegrati che conforme alle prescrizioni del nuovo regolamento.

L'inserzione dei bastimenti classificati a termine si fa gratuitamente per tutta la durata assegnata alla classificazione (il periodo

più lungo è di sette anni), ma i certificati di visita che provano la classificazione a termine pagano un diritto di 30 franchi per i bastimenti al di sotto di 100 tonnellate, 40 franchi per quelli da 101 a 200 tonnellate, 50 franchi per quelli dai 201 a 400 tonnellate e 60 franchi per quelli superiori a 400 tonnellate.

Gli armatori che non accetteranno per i loro navigli la classificazione a termine potranno ottenere la *classificazione annua* il di cui certificato (valevole per un anno) paga un diritto di 15 franchi per i bastimenti al di sotto di 100 tonnellate, 20 franchi per quelli da 101 a 200, 25 franchi per quelli da 201 a 400, e 35 franchi per quelli superiori a 401; l'inserzione è egualmente gratuita.

Ciascuna visita esige un onorario a forma della tariffa del regolamento.

L'amministrazione dell'*Ufficio Veritas* richiedendo agli armatori una tassa per i certificati di classificazione ha per scopo il miglioramento della sua pubblicazione in veduta dei loro interessi; infatti si è verificato che la buona nota di un bastimento è la prima condizione di riescita per gli armamenti sopra tutte le piazze del mondo. Si conoscono le difficoltà che incontrano spesso i capitani per provare le qualità dei loro bastimenti. Perchè dunque i capitani del continente, all'esempio dei capitani Inglesi, ed Americani non si muniranno d'un *certificato di classificazione* (valevole per 3, 5, 7 anni) che permetta loro di far conoscere la *classificazione ufficiale* dei loro navigli in tutti i porti ove approderanno?

Qual'è la bandiera la più influente, la più prospera, quella infine che domina dappertutto? è inutile di nominarla. Senza parlare di tutte le cause della preponderanza della bandiera inglese, possiamo tuttavia provare che gli armatori di quella nazione hanno il discernimento di ricercare tutto ciò che può esser utile ai loro interessi; è così che hanno capito tutto il vantaggio che ritrarrebbero dalla classificazione dei loro navigli al *Lloyds Register of Shipping* di Londra, MA QUESTO REGISTRO HA DI MIRA DI FAVORIRE I BASTIMENTI INGLESÌ A DETRIMENTO DEI BASTIMENTI ESTERI POICHÉ PER UNA COMBINAZIONE, CHE COSA TROPPO LUNGA SAREBBE

LO SPIEGARE , QUEST' ULTIMI NON POSSONO A MERITO EGUALE OTTENERE LA CLASSIFICAZIONE DI QUELLI DEL REGNO UNITO.

Questa circostanza che nello stato attuale di concorrenza può avere delle gravi conseguenze per gli armatori del continente ha dovuto necessariamente chiedere attenzione , e ci ha deciso ad introdurre nel *Registro Veritas* una nuova classificazione che ne abbiamo la certezza , soddisfarà all' esigenza della nuova situazione.

Uno dei gerenti

CARLO BAL.

Dirigersi a Marsiglia ai sig. BERNARD e IEANSOLEN ,
Genova al sig. SICARD ,
Napoli al sig. GAETANO MARESCA ,
Trieste al sig. J. TONELLO ,
Smirne al sig. B.-I. KEUN.

REGOLAMENTO

PER

LA CLASSIFICAZIONE DEI NAVIGLI

AL

REGISTRO VERITAS

ART.º 1. — L'estimazione delle qualità e dei difetti di ciascun naviglio, o il *grado della fiducia* che merita è espresso con frazioni:

3 T (3/3) rappresenta l'intera fiducia; è la nota dei bastimenti nuovi che trovansi in buone condizioni di costruzione, solidità e mantenimento.

M (1/2) è il segno dei bastimenti mediocri.

R (rien-nulla) è quello dei bastimenti incapaci alla navigazione o non meritevoli di alcuna confidenza.

Le frazioni intermedie 5/6, 3/4, 2/3, 1/3, 1/4 e 1/6 sono applicabili alle diverse gradazioni che esistono fra i bastimenti migliori e i mediocri, e fra questi quelli che non sono capaci per la navigazione.

ART.º 2. — Tre classi (1ª, 2ª e 3ª) determinano separatamente: 1º le qualità dello scafo; 2º quelle degli attrezzi e dipendenze.

ART.º 3. — La prima classe (3 T, 1. 1.) non comprende che i bastimenti quali non avendo oltrepassato il massimo della durata stabilito dagli articoli 4 e 11, sono riconosciuti essere in buono stato di costruzione e di mantenimento.

ART.º 4. — La prima classe contiene tre divisioni (1ª, 2ª e 3ª) che sono determinate sopra il campione, le commesure e le qualità de' materiali; la prima divisione della prima classe, comprende i bastimenti di quercia senza difetti, potrà esser data per un periodo di sette anni, la seconda divisione per un periodo di cinque anni; e la terza per un periodo di tre anni, alle condizioni che sono quì appresso enunciate.

Il *Registro Veritas* porterà questa indicazione in una colonna che precederà quella della nota.

ART.º 5. — Per ottenere una classificazione in una delle tre divisioni fissate dall' articolo precedente, i bastimenti nuovi saranno soggetti alla visita d' uno dei periti dell' Amministrazione, durante la loro costruzione. Il perito distribuirà le sue visite in guisa da potere convenevolmente apprezzare, e provare la forza dello scafo, e dei pezzi principali del fasciame esterno e interno, la qualità dei materiali, l' incavigliatura, ecc., queste avranno luogo, in tutti i casi, alle quattro epoche come segue:

- 1.º Al momento del collocamento in cantiere della chiglia;
- 2.º Allorchè il corbame sarà sul punto di essere terminato;
- 3.º Allorchè i bagli saranno messi al posto (ma prima che i ponti del fasciame a fior d' acqua siano fissati);
- 4.º Al momento del calafataggio e incavigliatura.

Il perito seguirà la costruzione con cura, e farà un rapporto completo e dettagliato, conforme al modello annesso al presente regolamento. Questo rapporto indicherà la forza, la dimensione dei legnami e della chivagione, la qualità dei materiali; indicherà le qualità o i difetti della costruzione.

Questo rapporto resterà negli archivj dell' Amministrazione, ed il duplicato sarà conservato dal perito.

ART.º 6. — Per essere mantenuto nella prima classe durante il periodo della durata assegnata a norma della costruzione, il bastimento sarà sottoposto alla visita d' uno dei periti dell' Amministrazione, una volta ogni due anni almeno, allorchè fa la navigazione del cabotaggio o dell' Atlantico, e almeno ogni triennio allorchè fa i viaggi di lungo corso, al di là del capo Horn o di Buona Speranza.

In mancanza di ciò, la *classificazione a termine* sarà ritirata dal *Registro* seguente, ed il certificato che non farà menzione della visita rinnovata nei termini prescritti qui sopra non sarà più di alcun valore.

In tale ispezione, il perito si assicurerà del buono stato di navigazione del bastimento e della conservazione dei materiali.

Se il bastimento effettua il suo ritorno prima dell' epoche suddette, o se si presenta in un altro porto di quello ove avrà ottenuto una classificazione a termine, sarà soggetto all'ispezione affinché sia provato il suo stato di mantenimento; ogni rinnovamento della visita sarà indicato al *Veritas*.

ART.° 7.— Nessun bastimento otterrà la classificazione con assegnazione di durata, a meno che il Capitano o il proprietario non ne faccia la dimanda in scritto; questa dimanda sarà diretta al perito del porto, ove il bastimento dev' essere visitato, o all' Amministrazione, a Parigi.

ART.° 8.— I bastimenti nuovi costrutti in un porto in cui l'Amministrazione non ha rappresentante, e che non saranno stati visitati durante la loro costruzione com'è prescritto all' articolo 5, potranno ottenere la classificazione con assegnazione di durata, a condizione di sottoporsi ad un rigoroso esame che avrà luogo togliendo un fasciame ai capi degli scalmi di poppa e di prora, o in tutt'altro posto che sarà indicato dal perito all'oggetto d'assicurarsi delle qualità del corbame; prima di procedere alla visita, il perito esigerà che gli sia comunicato lo stato originale della costruzione affinché possa accuratamente studiarlo; farà stabilire la data del collocamento della chiglia in cantiere, e quella del lanciaamento all' acqua del bastimento. Potrà dedursi un anno dal termine di durata a cui il bastimento avrebbe avuto diritto, se fosse stato costruito sotto la sorveglianza del perito.

Allorchè il bastimento non avrà potuto esser visitato sul cantiere, il numero del termine di durata sarà marcato con un asterisco (*).

ART.° 9.— I bastimenti costrutti prima dell' anno 1851, ma che non avrauno oltrepassato il massimo dell' età assegnata alla durata della prima classe, potranno ottenere la classificazione a

termine, alla condizione di sottoporsi ad una rigorosa visita che avrà luogo togliendo in uno o più posti che saranno indicati dal perito il legname per potere esaminare il corbame; la classificazione potrà esser data per il numero di anni che resteranno a decorrere fino al termine a cui sarà stato portato dietro il genere di costruzione. Potrà esser dedotto uno o due anni, secondo il buon stato, ed il mantenimento del bastimento. La divisione alla quale apparterrà il bastimento sarà indicata al Registro: 7-3 indicherà che il bastimento appartiene per la sua costruzione alla prima divisione, e che è classificato per tre anni.

ART.º 10. — Nel caso d' un arrenamento con rottura che necessiti il bastimento di approdare a terra, il capitano sarà obbligato di convocare il perito dell' amministrazione per poter far procedere ad una visita; se il rilascio ha luogo in un porto in cui l' Amministrazione non abbia rappresentante, il capitano potrà far nominare una commissione di periti. Una copia del rapporto della perizia sarà diretta all' Amministrazione a Parigi, all' oggetto che ne sia fatta menzione al *Veritas*.

ART.º 11. — Alla scadenza del periodo di durata per la quale il bastimento sarà stato portato nella prima classe, questo periodo potrà esser prolungato per uno, due o tre anni, se il perito ha potuto riconoscere il buono stato di conservazione dei materiali; procederà a quest' oggetto ad una visita rigorosa; farà togliere varie caviglie per assicurarsi del loro buono stato, esaminerà sopra tutto con cura le caviglie che traversano il legname di fior d'acqua (se la chiodatura) è in ferro e quelle dei braccioli del primo e del secondo ponte, e i fasciami esterni che le traversano; farà aprire nell' interno al di sopra delle bocature un fasciame delle serrette dall' albero di trinchetto all' albero maestro, ed in tutta la lunghezza di questa parte, all' oggetto d' assicurarsi del buono stato degli scalmi e madieri, visiterà accuratamente i trincarini ed i bagli, gli scalmi delle cuble, gli apostoli, le ghirlande, il dragante, gli scalmi dell' arcaccia, i fasciami esterni dell' opera morta e le serrette, il timone e sue dipendenze; fisserà la sua attenzione dappertutto ove l' ispezione sarà possibile non dimenticando l' alberatura, gli attrezzi, ec.; si assicurerà della carena, dirà se

la visita ha avuto luogo a galla, e farà menzione se il bastimento ha conservato le sue primarie forme o se è ristagnato. Ordinerà quelle riparazioni o lavori che giudicherà utili e ne sorveglierà l'esecuzione.

Il perito dirigerà all'Amministrazione un rapporto completo e dettagliato dello stato del bastimento, e dimanderà un'autorizzazione per la prolungazione della prima classe.

Se la prima classe è prolungata per uno, due o tre anni, la durata del periodo di prolungazione sarà indicata al Registro sotto il numero primitivo: 713 indicherà che il bastimento appartiene alla prima divisione della prima classe, e che la sua nota è stata prolungata per tre anni.

ART.º 12. — Se al termine del periodo di durata assegnato, il perito non giudica a proposito di prolungare la prima classe, il bastimento sarà portato, secondo il suo merito, nella seconda o nella terza classe; e se l'armatore acconsente a sottoporre il suo bastimento alla visita com'è descritta all'articolo 11.º, e che faccia eseguire le riparazioni che il perito indicherà, la nota 5 S, 1. 1. potrà esser applicata, ma previa però l'autorizzazione dell'Amministrazione, per due, tre o quattro anni, secondo lo stato del bastimento.

ART.º 13. — Allorchè il proprietario d'un bastimento che ha oltrepassato l'età delle prime classi, non è stato notato al *Veritas* o vi figura con un ordine inferiore, desiderasse ottenere una classificazione di 5 S, con assegnazione di durata, il perito esigerà che tutte le caviglie dei braccioli d'ogni ponte siano visitate e messe fuori; che le tavole esterne e interne siano levate fino ai secondi capi degli scalmi delle costole, se lo giudica necessario; che la fodera sia levata in parte per poter visitare il fasciame esterno; che qualche tavola di fondo all'interno sia levata, all'oggetto di poter fare una visita completa, e che in tale stato possa apprezzare tutte le parti del bastimento. — L'attenzione del perito si richiede sullo stato delle commessure dei ponti, i fasciamenti, le incinte, le giunte delle cubie, gli apostoli, le ghirlande, il dragante e gli scalmi d'arcaccia, la coperta e corridore, il timone, l'alberatura, gli attrezzi e dipendenze. Tutto ciò che sarà

trovato vizioso dovrà esser rimpiazzato con dei materiali di prima qualità, tutte le caviglie saranno messe fuori, e rimpiazzate ove vi sia necessario, come pure le caviglie del bagna e asciuga, se sono di ferro. Finalmente, il bastimento sarà messo in uno stato completo di riparazione, ed il perito sorveglierà l'esecuzione dei lavori; invierà all'Amministrazione uno stato completo e dettagliato sullo stato del bastimento, e dimanderà l'autorizzazione di portar la nota a 5 S. per tre o quattro anni. Se il bastimento è stato ricostrutto sotto la sorveglianza del perito, e se primieramente sono state osservate tutte le regole d'una buona costruzione, la nota 5 S. 1. 1. potrà esser data e prolungata al suo termine. Il perito visiterà il bastimento ad ogni viaggio, se lo giudica necessario.

ART.º 14. — Per i bastimenti notati 3 Q. il periodo di durata sarà di tre anni al *maximum*. Al ritorno di ciascun viaggio, il bastimento dovrà esser sottoposto ad una nuova ispezione, e la classificazione non sarà mantenuta se il bastimento non si trova in buon stato di manutenzione.

Per ottenere l'ordine di 3 Q. con assegno di durata, il bastimento dovrà subire una visita rigorosa, ed il perito esigerà che le tavole siano tolte in ogni luogo che giudicherà necessario all'oggetto di poter visitare convenientemente il corbame. Esaminerà accuratamente la carena, le commessure e le parti principali del bastimento.

ART.º 15. — Per le note inferiori a 3 Q. non sarà rilasciato alcun certificato per un periodo superiore di un anno; in ciascun viaggio il bastimento sarà nuovamente visitato; il certificato dovrà far menzione di ciascuna visita rinnovata.

ART.º 16. — I bastimenti, che attesa la visita gli saranno stati tolti i fasciami ec., se siano o non classificati a termine, saranno indicati al *Veritas*; il segno 0. 51 significa che il bastimento è stato visitato e sfasciato come sopra nel 1851.

ART.º 17. — In caso di controversia fra un proprietario d'un bastimento ed un perito, sopra le riparazioni da fare eseguire, o sopra la nota che sarà stata applicata, sottoporrauno la loro questione ad una commissione di periti composta di tre membri dei

quali due saranno scelti dalle parti; i due periti così nominati indicheranno il loro terzo collega. Le spese di questa perizia saranno a carico della parte che soccomberà.

ART.º 18. — Tutti i bastimenti dei quali i proprietari non vorranno sottoporsi al presente regolamento continueranno ad essere classificati al **VERITAS** come per il passato, vale a dire senza indicazione del periodo di durata.

REGOLE DA OSSERVARSI PER LA COSTRUZIONE.

ART.º 19. — La seguente tavola indica le dimensioni principali del Bastimento, e quelle dei materiali da impiegarsi nella costruzione dei medesimi per i bastimenti di **200 a 600** tonnellate, questa tavola è indicata come tipo di norma pel perito per la classificazione dei bastimenti della prima classe.

(V. la tavola alla seguente pagina)

segue la TAVOLA indicante le dimensioni dei legni per i basamenti di 200 a 600 tonnellate.

INDICAZIONE DELLE PARTI		200 tonnellate di stazza.		300 tonnellate di stazza.		400 tonnellate di stazza.		500 tonnellate di stazza.		600 tonnellate di stazza.	
DISTINTA DEI PEZZI DEL LEGNAME.		CAMPIONE.		CAMPIONE.		CAMPIONE.		CAMPIONE.		CAMPIONE.	
		lar- altezza	cent.	lar- altezza	cent.	lar- altezza	cent.	lar- altezza	cent.	lar- altezza	cent.
T	Trincarni.....	22	30	23	31	25	34	28	37	30	39
U	Controforti della vola.....	17	21	19	23	20	23	22	27	23	29
V	Stifi del forno di poppa.....	14	17	16	18	16	19	17	21	19	22
X	Braccioli orizzontali della coperta.....	14	14	15	15	17	17	15	19	19	20
Y	Braccioli del corridore.....	30	16	22	17	23	19	25	20	26	20
Z	Braccioli del dirigante.....	30	21	24	24	24	26	26	30	36	21
a	Inciute.....	32	21	21	10	23	12	24	13	36	14
b	Fasciamento interno all'estremità della coperta.....	24	10	28	10	28	12	29	13	30	14
c	Battagliole di bastiaggio.....	27	7	24	8	30	9	32	10	36	11
d	Contro dormiente del ponte.....	28	8	29	9	31	10	32	11	34	12
e	Contro dormiente del falso ponte.....	38	8	29	0	32	10	34	11	36	12
f	Doccatura.....	8	30	9	28	10	30	11	32	12	34
g	Capo di banda.....	30	7	28	8	30	9	32	10	33	11
h	Fasciamento di fondo.....	36	6	28	7	30	8	32	9	34	10
i	Fasciamento del franco bordo.....	25	6	26	7	28	8	29	9	30	10
k	Cojocetta del capo di banda.....	32	6	34	0	35	10	36	11	37	12
l	Serrette del fondo.....	34	8	30	7	32	8	28	10	34	11
m	Contro serrette.....	25	8	26	7	28	8	29	9	30	10
n	Contro trincarni.....	26	8	28	0	28	10	29	11	30	12
o	Fasciamento.....	18	4	18	4	19	5	20	6	20	6
p	Fasciamento della coperta.....	12	6	12	8	12	8	13	9	13	11
q	Fasciamento del corridore.....	30	6	30	7	31	8	32	10	33	10
r	Trincarni rovesci.....	16	20	17	28	14	20	20	29	22	31
s	Fasciame della volta di poppa.....	20	5	21	6	22	6	23	7	24	8
t	Fasciame dello specchio di poppa.....	23	5	24	7	27	8	28	9	29	10
u	Fasciame dell'opera morta.....	18	4	19	4	20	5	20	6	21	7

TAVOLA indicante le dimensioni dei legni per i bastimenti di 200 a 600 tonnellate

INDICAZIONE DELLE PARTI		200 tonnellate di stazza.		300 tonnellate di stazza.		400 tonnellate di stazza.		500 tonnellate di stazza.		600 tonnellate di stazza.	
Lunghezza da testa a testa sul ponte.....		28 met. 00 c.		31 met. 00 c.		34 met. 30 c.		36 met. 60 c.		39 met. 00 c.	
Larghezza al meglio maggiore fuori degli scali.....		3 30 »		8 30 »		9 15 »		9 30 »		9 70 »	
Profondità della stiva.....		4 56 »		4 96 »		5 47 »		6 30 »		6 60 »	
Tramite d'acqua a carico medio.....		3 65 »		4 25 »		4 60 »		5 55 »		5 70 »	
DISTINTA DEI PEZZI DEL LEGNAME		CAMPIONE.		CAMPIONE.		CAMPIONE.		CAMPIONE.		CAMPIONE.	
		lar- altezza	cent.	lar- altezza	cent.	lar- altezza	cent.	lar- altezza	cent.	lar- altezza	cent.
A	Chiglia e parte del calcagno.....	28	33	32	37	35	40	38	43	42	46
B	Asia di prova.....	28	34	32	38	35	41	38	44	42	47
C	Cont'asia di prova.....	27	33	31	37	32	40	34	43	40	46
D	Asia di poppa.....	28	38	32	40	35	42	38	44	42	46
E	Pisali, e ginocchi delle pinnacelle.....	19	27	14	22	21	32	27	37	28	38
F	1° e 2° scalmi.....	18	30	14	22	22	34	23	35	25	37
G	3° e 4° scalmi.....	13	14	11	16	16	18	17	19	19	20
H	Paranzelle.....	36	40	44	46	44	48	52	56	50	54
I	Traceno della contro asia.....	26	38	29	40	31	41	34	47	36	51
J	Apostoli, e contro apostoli.....	31	30	27	27	21	30	26	33	27	30
K	Dreante.....	31	31	23	23	23	30	26	33	27	30
L	Alcove.....	25	32	26	25	27	27	29	29	27	31
M	Chiarande della coperta e corridore.....	20	28	18	28	20	32	21	32	22	33
N	Tagli.....	16	26	18	28	20	30	21	31	22	33
O	Tagli del corridore.....	24	26	27	28	28	30	28	32	31	33
P	Scorri.....	20	32	32	34	31	36	36	38	37	40
Q	Bitte del molinello.....	14	37	16	40	17	42	18	45	19	47
R	Maschio del molinello.....	30	30	32	32	34	34	36	36	38	38
S	Maschio del timone.....	33	32	35	35	38	38	40	40	42	43

ART.º 20. — Le seguenti regole sono indicate pe' bastimenti della prima divisione della prima classe:

Bisogna che tutti i pezzi principali del legname siano di prima qualità, e liberi di alborno e di difetti;

Che le parelle della chiglia non siano sotto gli alberi.

Che la chiglia, oltre la parte del brione non sia composta che di due pezzi per i navigli di 200 a 300 tonnellate, e di tre pezzi per quelli di 400 a 600 tonnellate.

Le parelle della chiglia avranno almeno cinque volte la sua larghezza.

L'asta di prora sarà d' un sol pezzo sopra il brione o con un pezzo parellato al disopra della linca d' acqua.

L' asta di poppa sarà d' un sol pezzo:

La lunghezza delle pianc sarà per quanto è possibile della mezza larghezza del bastimento.

Vi sarà almeno una ghirlanda che verrà a congiungersi alla cinta della coperta del bastimento.

Il vuoto fra gli staminari sarà eguale alla mezza grossczza dello scalmo.

Gli apostoli saranno d' un sol pezzo di lunghezza.

Il vuoto delle barre d' arcaccia sarà d' un terzo della grossezza.

Il paramezzale dev' essere d' un sol rango di pezzi per i bastimenti della suddetta tavola; non deve aver parelle sopra quelle della chiglia, le parelle saranno a chiave, o a uncino, con una buona staffa piana di ferro, che abbracci tutta la larghezza dello stesso; avranno la stessa lunghezza di quelle della chiglia.

I fasciamenti interni posti all' estremità delle piane si comporranno di 4, 5, 6 e 7 corsi di fasciame, secondo la grandezza della sopra indicata tavola.

Le incinte principieranno al capo di banda e si prolungheranno invariabilmente fino a due corsi di fasciame al disotto dei bagli del corridore; per i piccoli bastimenti, si comporranno almeno di quattro corsi di fasciame.

Le parelle dei fasciami saranno alla distanza di un metro 60 centimetri (5 piedi), almeno per ogni corso di fasciame intermedio; in questo caso si permetterà una distanza di un metro 30 cen-

timetri (4 piedi), le parelle non poseranno sullo stesso scalmò a meno di 3 corsi di fasciame intermedi; i fasciamenti avranno una lunghezza di 7 a 9 metri.

*
COMMESSURE.

ART.° 21. — Il numero dei bagli del corridore sarà in proporzione dell' altezza, e della portata del bastimento, e non avranno più di 2 metri 40 centimetri di distanza; ogni baglio sarà consolidato per mezzo di bracciuoli orizzontali di ferro o di legno.

L'impiego dei salievi o dei bracciuoli orizzontali di legno richiederà necessariamente un bracciuolo di ferro almeno ogni due bagli posti obliquamente, fasciati abbracciando varii scalmi, devono esser collocati in senso inverso in guisa che il piede d' uno tocchi il piede dell' altro.

I bastimenti che avranno più di 3 metri 40 centimetri di profondità dall' angolo inferiore del paramezzale fino al disotto del ponte devono avere un dormiente di corridore con un numero di bagli sufficiente, calcolato in ragione della distanza qui sopra indicata, e solidamente imbracciuolati.

La distanza dei bagli della coperta non deve essere maggiore di un metro e 20 centimetri; si porranno dei traversini o piccoli bagli fra i bagli degli alberi e dei boccaporti. Una distanza superiore a un metro 20 centimetri, fra gli altri bagli richiederà egualmente l'impiego dei traversini e delle latte.

I bastimenti che avranno più di 5 metri 50 centimetri di profondità, la distanza dei bagli del corridore non sarà superiore a un metro 20 centimetri come i bagli della coperta.

I navigli di 200 tonnellate avranno per lo meno 6 bracciuoli verticali o obliqui da ciascuna parte; per ogni 50 tonnellate in più, avranno un bracciuolo di più. I bastimenti superiori a 150 tonnellate avranno almeno un forcaccio per la sicurezza delle costole della poppa, una coppia d'alette aggiunte a ciascun bracciuolo all' estremità del dragante per collegare la parte esteriore della poppa, ed una barra d' arcaccia del dragante ad ogni costola dei fianchi della poppa adattatamente curva.

I sistemi di commessura variano secondo il metodo impiegato nei vari cantieri, quì si osserva soltanto che il sistema di collegamento delle latte della coperta e del corridore per mezzo di braccioli di quercia orizzontali con un bracciolo di ferro verticale, od obliquo ad ogni latta della coperta convenientemente incavigliati, è preferibile. Il perito avrà dunque soltanto da osservare se il collegamento è sufficiente senza fare attenzione al modo impiegato, la sua attenzione è specialmente richiesta sopra l'incavigliatura sia in ferro, in rame, od in legno, delle commessure, e ne farà menzione nel suo rapporto.

CAVIGLIATURA, CHIODATURA E CAVIGLIATURA DI LEGNO.

ART.º 22. — Le coppie dei corbami devono esser guarnite di 4 perni di ferro per ogni scalmo, e 5 perni ai ginocchi di fondo. Gli apostoli e gli scalmi delle cubic sono fissati all'asta di prora per mezzo di perni della stessa specio.

Il numero delle caviglie, di ferro, o di rame, dei fasciami della carena (*opera viva*) si regola in guisa che vi sia una caviglia ad ogni capo, e due a quattro caviglie nel corpo del fasciamento secondo la sua estensione in lunghezza.

In seguito di questo sistema si mettono due chiodi a ciascuna ugnatura ed un chiodo ogni due corbami; si mettono inoltre due caviglie di legno per ogni corbame che non riceve nè chiodo nè caviglia, una caviglia nei corbami che non ricevono che un chiodo o una caviglia. Non si mettono caviglie nei torelli. La cavigliatura delle bocchature si fa di 3 in 3 madieri per ogni bordaggio. Non si mettono caviglie nelle incinte nè nei fasciamenti dell'opera morta perchè tutte queste parti sono fortificate con la cavigliatura e chiavatura dei braccioli di legno, e di ferro, del trincarini, e delle lande. La grossezza media delle caviglie è proporzionata sull'altezza totale dei leguami che devono traversare. Così si ha per 200 tonnellate, 22 millimetri; per 300 tonnellate, 26 millimetri; per 400 tonnellate, 29 millimetri, e per 500 tonnellate, 31 millimetri.

Le buone caviglie devono esser tirate in legume di filo nelle

buone querce o acacie dure, senza nodi e senza alborno. Non devono impiegarsi che ben secche e ben provate, prima di collocarle sul posto. Devono essere ben biettate interiormente sulle serrette e fasciamento in filo traverso di quelle tavole fortemente fasciate d'un buon filo di stoppa alla testa, a raso del fasciame esterno.

Non si fa la foratura delle caviglie che allorquando si è regolata la cavigliatura di tutto il bordo franco, e si osserva di non metterle al posto fino a che il fasciame non sia stato calafatato per metà affinché non facciano squarciare i fasciamenti.

I madieri sono cavigliati sulla chiglia, con una caviglia a capo perso ogni due madieri; i madieri intermedi ricevono alternativamente una caviglia a capo perso che traversa il paramezzale, il madiere e i due terzi della chiglia, e con una caviglia che traversa i tre pezzi, ed è ribadita sulla ghiera sotto la chiglia.

La cavigliatura delle ghirlande si fa con una caviglia nel mezzo che attraversa la ghirlanda, la contro asta di prora, l'asta di prora e la parte del tagliamare corrispondente. Ogni ramo della ghirlanda riceve da quattro a sette caviglie secondo la sua lunghezza. Tutte queste caviglie battute per di fuori debbono essere ben ribadite internamente sulle ghiera.

Le ghirlande dell'asta di prora e di poppa debbono essere in numero sufficiente ed in proporzione della portata del bastimento.

I braccioli del ponte, in legno o in ferro, ricevono almeno tre caviglie nella parte sul baglio, e cinque a sette caviglie nella parte sopra i corbami secondo la loro lunghezza.

I trincarini ricevono una caviglia sopra ciascun baglio e una o due caviglie orizzontali, framezzo due bagli secondo la loro distanza, ribadite internamente sulle ghiera.

La cavigliatura dei braccioli della contro asta a capo perso si fissa nei pezzi del massiccio di poppa e di prora per traversare l'asta di poppa e quella di prora, ed in proporzione della distanza della cavigliatura del paramezzale.

I torelli ricevono, oltre le caviglie dell'ugnatura, una caviglia ogni due costole ribadite sulle serrette presso il fasciame di fondo.

Il dragante riceve due caviglie in croce sull'asta di poppa ribadite al di fuori.

Ogni barra d'arcaccia è fissata sulla ruota di poppa per mezzo di una caviglia, le alette e contro alette sono legate all'arcaccia per mezzo di due caviglie ad ogni estremità del dragante, e per una caviglia all'estremità delle barre d'arcaccia. I perni e le caviglie che vanno a punta persa devono essere arponate.

La proporzione della grossezza o diametro di perni e caviglie di ferro è di un dodicesimo dell'altezza dei corbami sul dritto. Le caviglie in rame nel fasciame della carena sono nella proporzione di un decimo dell'altezza dei corbami sul dritto. Le caviglie del paramezzale e dei braccioli come pure delle ghirlande, dragante e barre d'arcaccia sono nella proporzione di un decimo dell'altezza della chiglia per la cavigliatura in rame, e di un dodicesimo per la cavigliatura in ferro.

Le caviglie di tutte le altre parti del bastimento mantengono la proporzione dell'altezza dei pezzi principali che devono collegare eccettuato le chiavarde delle catene delle lande, delle caviglie a anelli e dei chiodi a anello che servono a fissare le parti del sartiame che esigono una proporzione quasi doppia di quella qui sopra indicata.

CALAFATURA.

ART.º 23. — La calafatura nuova o prima calafatura dei fasciami nuovi, richiede un numero di fili di stoppa incatramata proporzionato all'altezza dei fasciami esterni, osservando però una leggiera differenza fra quelli che sono costantemente nell'acqua, quelli che non sono immersi totalmente o in parte per un tempo limitato, e quelli che trovansi costantemente fuori dell'acqua, come le opere morte, e fasciamento interno, e le tavole della coperta e corridore.

Per la calafatura della carena, si distingue quella dei bastimenti che navigano senza fodera, e quella dei bastimenti che navigano con una fodera di legno o di metallo.

Le condizioni di una buona calafatura sono: 1.º che i fasciami

siano bene commessi dalla parte che porta sopra il corbame;
2.° che la stoppa non traversi tutta la grossezza dei fasciami;
3.° che la calafatura sia battuta a forza di braccia a colpi di mazzuolo, con accordo sopra gli ultimi due fili di stoppa.

La proporzione dei fili di stoppa, per il fasciame della carena dalle scanalature, fino alle sotto-incinte, è di un filo per un centimetro e mezzo della grossezza del fasciame.

Le incinte richiedono un filo di più che il numero dato da questa proporzione.

La calafatura dei fasciami e dell'opera morta sopporta un filo di meno della proporzione.

Le tavole della coperta e corridore devono esser fatte con la maggior cura con un filetto di stoppa per ogni centimetro e mezzo di grossezza.

La calafatura è calcolata per una durata di 4 a 5 anni al più, durata ordinaria d'una buona fodera di rame rosso o di metallo inglese.

FODERATURA

ART.° 24. — Le difficoltà di conoscere la qualità dei metalli impiegati nella foderatura dei bastimenti non permette di occuparsi della loro estimazione, nonostante il perito esaminerà accuratamente lo stato della fodera, indicherà l'epoca della sua apposizione ed il peso delle lastre impiegate.

LEGNAMI IMPIEGATI NELLA COSTRUZIONE.

ART.° 25. — Il legname impiegato nella costruzione dev'essere di buona qualità e scevro di alburno; le qualità qui appresso indicate sono applicabili alle varie divisioni della prima classe.

1.° PRIMA DIVISIONE DELLA PRIMA CLASSE. — Per ottenere la prima divisione della prima classe, i legnami di buona qualità che potranno essere impiegati sono:

Per lo scafo (chiglia, asta di prora, asta di poppa, scalmi barre d'arcaccia, scalmati rovesci, cubie, paramezzali, bagli e braccioli).

Il teck la quercia d' Affrica , di Francia, d' Inghilterra, d' Olau-
da , dell' Adriatico , di Spagna , quercia verde di America ; per la
chiglia si potrà impiegare anche l' olmo.

Per l' esterno (fasciami della chiglia alle incinte).

I medesimi quì sopra indicati , più il cedro rosso , la quercia
bianca ed il legno duro d' America del Sud; per i fasciami dei fon-
di si potrà impiegare l' olmo ed il faggio.

Per l' esterno (delle incinte fino al capo di banda).

I medesimi come sopra , eccettuato il cedro rosso , l' olmo ed il
faggio.

Trincarini. — I medesimi come sopra , più il pino resinoso ,
l' abete del Nord , l' hackmetak , eccettuato l' olmo ed il faggio.

Interno. — Il teck , la quercia , il cedro , il legno duro.

2.^o SECONDA DIVISIONE DELLA PRIMA CLASSE.

Scafo. — Egualmente che per la prima divisione , più la quer-
cia bianca d' America , il cedro rosso , il legno duro d' America
mescolato di pitch-pine , larice , pino resinoso , abete del Nord ,
noce ; per la chiglia l' olmo ed il faggio.

Esterno. — Egualmente come per la prima divisione , più per
il fasciame dei piccoli fondi , il faggio , l' olmo , e l' hackmetak ,
più con mescolanza di abete , pino e larice.

Interno. — Come per la prima divisione , con mescolanza di
abete , pino , pitch-pine , hackmetak larice e noce.

3.^o TERZA DIVISIONE. — Apparterranno a questa divisione tutti
i bastimenti costrutti interamente di abete , pino , o in legname
inferiore mescolato.

Per i bastimenti costrutti nelle possessioni francesi o inglesi
dell' America del Nord , in betulla nera , i periti avranno ad uni-
formarsi alle istruzioni speciali che gli saranno date per la classi-
ficazione di tali bastimenti.

ANCORE.

ART.^o 26. — I bastimenti al disotto di 200 tonnellate avranno
almeno due ancore di posta , quelli di una portata superiore ne a-
vranno tre. Il peso delle ancore sarà in rapporto con la larghezza
del baglio maestro o con la portata del bastimento.

*Tavola del peso delle ancore per i bastimenti
da 60 a 1000 tonnellate*

60 tonnellate.	200 chilog.	310 tonnellate.	775 chilog.
80 "	225 "	360 "	850 "
100 "	270 "	400 "	925 "
120 "	325 "	450 "	1000 "
150 "	400 "	550 "	1250 "
180 "	475 "	700 "	1500 "
200 "	550 "	800 "	1800 "
240 "	625 "	1000 "	2200 "
280 "	700 "		

CAVI E CATENE

ART.º 27. — La lunghezza delle catene e delle gomene sarà determinata dietro la navigazione per la quale il bastimento sarà stato classificato; si seguirà in questo proposito i regolamenti stabiliti in ogni porto.

Le dimensioni saranno in ragione della larghezza del baglio maestro della portata, e dovranno corrispondere col peso delle ancore.

Tavola delle dimensioni delle catene di prima qualità

Tonnellate.	Centimetri.	Tonnellate.	Centimetri.
60 —	1 c. 8 m.	310 —	3 c. 3 m.
80 —	2 1	360 —	3 4
100 —	2 2	400 —	3 6
120 —	2 3	450 —	3 8
150 —	2 5	500 —	4 "
180 —	2 7	700 —	4 4
200 —	2 8	800 —	4 7
240 —	3 "	1000 —	5 "
280 —	3 2		

La catena giornaliera dev' essere meno forte che le altre, si potrà prendere le dimensioni dei numeri rimontando la tariffa per avere la sua dimensione; cosicchè per un bastimento di 1,000

tonnellate si avrà :

1	catena di	5	centimetri.
1	«	4	« 7 m.
1	«	4	« 4 «

ALBERATURA , ATTREZZI , TIMONÈ , ARGANO , SCIALUPPE.

ART.° 28. — L' alberatura , gli attrezzi e le sue dipendenze dovranno essere in perfettissimo stato. Il bastimento dovrà avere nn buon timone , nn buon argano , e sarà munito di nna buona scialuppa capace di portare nn' ancora.

REGOLE FINALI PER LA CLASSIFICAZIONE.

ART.° 29. — *Prima divisione della prima classe.* — Saranno compresi in questa divisione : i bastimenti nuovi di tutta perfezione sotto il rapporto delle dimensioni e qualità dei materiali impiegati , delle commessure , della cavigliatura , ec. , e nella costruzione dei quali saranno state praticate le regole qui sopra stabilite.

I bastimenti di questa categoria che nel tempo della loro costruzione non saranno stati visitati dai periti dell' Amministrazione , come è detto all' articolo 5 , potranno esser classificati per *sei anni*.

Allorchè nella costruzione di un bastimento si sarà scostati anche in parte dalle regole prescritte , il perito apprezzerà e giudicherà se ciò , non ostante , può collocarlo nella prima divisione.

Nell' apprezzamento della forza o debolezza del campione comparativamente alle dimensioni indicate all' articolo 19 , il perito avrà riguardo alla forma della costruzione , la maniera con la quale il bastimento sarà stato costruito e rimesso , le cure impiegate alla sua costruzione dovranno essere esaminate attentamente dal perito ; non basterà che la massa dei materiali sia d' una forza sufficiente , occorrerà ancora che siano lavorati convenevolmente. La durata di un bastimento non dipende soltanto dalla qualità e dalla forza dei materiali impiegati , ma ancora dalle cure che hanno avuto luogo nel tempo della sua costruzione.

Seconda divisione della prima classe. — Apparterranno a questa divisione : tutti i bastimenti in legname di quercia d' una dimensione ordinaria , e la costruzione dei quali non si allontanerà troppo dalle regole prescritte , ma che tuttavia si troveranno in buona

condizione di navigazione. I bastimenti che atteso il genere della loro costruzione dovranno esser collocati in questa divisione, ma che non avranno le caviglie ribadite alle parelle non saranno classificati che per *quattro anni*. Sarà praticato lo stesso per quelli che avranno delle caviglie nelle parelle senza averne nel corpo del fasciame tanto interno che esterno. La stessa regola sarà anche osservata per quelli che avendo più di 3 metri e 40 centimetri di profondità non saranno muniti di bagli del corridore imbracciuolati solidamente; o che avendo più di 300 tonnellate, non avranno che dei braccioli orizzontali o un salievo rovescio senz' altra commessura.

Potranno far parte di questa divisione: i bastimenti costrutti in quercia mescolati d' altri legnami, allorchè questi navigli saranno di prima classe e che le regole stabilite per le dimensioni, le commesure, la cavigliatura, ec., saranno state osservate nella loro costruzione.

Terza Divisione. — Apparterranno a questa divisione:

I bastimenti in quercia d' una dimensione ordinaria, o avendo le commesure insufficienti; quelli non avente che un semplice corbame e non essendo sufficientemente fasciati, come pure quelli che non avranno le caviglie alle parelle.

I bastimenti costrutti interamente d' abete, pino o legname mescolati, d' una buona costruzione, e per i quali saranno state osservate le regole quì sopra indicate; se quest' ultimi non sono in tale categoria verrà dedotto un anno dal termine della durata.

Qualunque bastimento cavigliato in ferro, e foderato in rame, fosse anche foderato di legno e sopra feltro non potrà essere collocato che nella terza divisione.

NAVIGAZIONE ALLA QUALE È CAPACE IL BASTIMENTO.

ART.º 30. — La classificazione è portata per una delle cinque navigazioni seguenti:

1.º *Interno* (1). — Allorchè il bastimento è costruito specialmente per la navigazione dei canali e dei fiumi:

2.º *Piccolo cabotaggio* (P. C.). — Sono messi a questa marca

i bastimenti dei quali la stazza è al di sotto di 70 tonnellate di dogana (il lasto di commercio è contato per due tonnellate);

3.^o *Gran Cabotaggio* (G. C.). — Sono classificati per questa navigazione i bastimenti superiori a 70 tonnellate navigando senza fodera o foderati di legno.

Per esser classificato al gran cabotaggio, il bastimento dovrà avere una sentina, ed esser munito di vele principali di ricambio.

4.^o *Atlantico* (A.) o navigazione delle coste occidentali d' Africa e delle coste orientali delle due Americhe.

Per questa navigazione il bastimento avrà almeno 110 tonnellate, stazza di dogana; avrà i fondi foderati di metallo, sia rame, bronzo o zinco, la fodera portando alla zavorra; dev' esser munito d' una sentina.

Per esser capace a questa navigazione, il bastimento dovrà esser convenevolmente collegato e incavigliato e munito d' un inventario completo; avrà delle caviglie ribadite internamente alle parrelle; e ne avrà ancora nel corpo dei fasciami delle incinte a 1 m. 20 c. di distanza, al più, e 2 m. 20 c. nei fasciamenti di fior d' acqua e nelle opere vive. Allorchè la profondità del bastimento sarà maggiore di 3 m. 40 c., dovrà avere i bagli del corridore solidamente imbracciuolati ed in numero sufficiente.

5.^o *Lungo corso* (L. C.) o navigazione al di là del capo Horn e di Buona Speranza.

Questa marca di navigazione non può esser data che ai bastimenti di una stazza di 200 tonnellate almeno i di cui fondi siano foderati in metallo (eccettuato lo zinco ed il ferro) a 25 centimetri al più della linea d' acqua in carico.

La fodera dovrà esser visitata e riconosciuta in buono stato.

Nessun bastimento potrà essere classificato per il lungo corso se non avrà dei bagli del corridore fissi, e un sistema di commesure e d' incavigliatura convenevole; si osserverà in questo proposito le regole prescritte agli articoli 20 e 22.

Se il bastimento ha due ponti, gli scolatoj necessarii saranno forati nei trincarini; dovrà esser munito di un' inventario completissimo, di una terza ancora mezzana di posta di un giuoco di vele maggiori di ricambio, dei legni tondi di ricambio, di una

buona scialuppa capace di portare un' ancora ; vi saranno almeno 3 catene di 90 passi della dimensione prescritta all' articolo 27.

Per l' applicazione di questa marca di navigazione, il perito esaminerà accuratamente il merito del bastimento , il suo mantenimento ed il suo inventario.

ART.º 31.— La registrazione dei bastimenti al *Registro Veritas* si fa gratuitamente, ma i proprietari che dimanderanno una classificazione, a termine per i loro bastimenti pagheranno un diritto per il certificato di visita che gli sarà rilasciato.

Il prezzo dei certificati è fissato come in appresso :
a franchi 30 per i navigli di 100 tonnellate e al disotto.

40	«	101 a 200 tonnellate.
50	«	201 a 400 »
60	«	401 e al di sopra.

Ogni onorario del perito per la visita, sia nel porto, sia sul cantiere o in riparazione , sarà di

5 franchi allorchè il bastimento è nel porto ;

10 « allorquando vi sarà gita, oltre la spesa di trasporto.

Quando il perito sarà richiesto per andare a visitare un bastimento in un porto fuori di quello ove risiede, ogni onorario si pagherà 15 fr. indipendentemente dalle spese di viaggio.

ART.º 32 — I bastimenti rivisitati ai periodi indicati dall'articolo 6 portatori di certificati a termine pagheranno un diritto di 5 franchi essendo di una portata minore di 200 tonnellate , e 10 franchi allorchè saranno d'una portata maggiore.

ART.º 33. — I certificati ordinari senza indicazione di durata continueranno ad esser rilasciati agli antichi prezzi , cioè :

Franchi 15 per i navigli di 100 tonnellate e al disotto.

20	«	101 a 200 tonnellate.
25	«	201 a 400 «
35	«	401 e al disopra.

I Proprietarii-gerenti ,

G. VAN DEN BROEK ,

CARLO BAL.

AMMINISTRAZIONE DELL'UFFIZIO VERITAS

Registro delle indicazioni sopra i bastimenti.

Parigi, 15 dicembre 1851.

AI SIGNORI PERITI DELL'UFFIZIO VERITAS.

Signori,

La nuova classificazione introdotta nel *Registro Veritas* ha dato luogo alle osservazioni di alcuni armatori, sembra che non abbiano intesa nè la necessità, nè la forza di questa innovazione; i motivi che abbiamo di far valere in risposta alle loro osservazioni ci sembrano assai importanti per pregarvi di farle conoscere al commercio marittimo.

Niuno può però maggiormente conoscere i vantaggi inerenti alla nostra pubblicazione, il di cui principio trovasi consacrato dall'uso. La forza del *Registro Veritas* risiede nella sua imparzialità ben conosciuta, e nell'immensa pubblicità delle sue notizie, che in oggi diffuse per tutto servono di guida alle operazioni marittime nei porti di mare del sud come in quelli di Europa, nelle Indie come nelle due Americhe; infine attualmente non si noleggia più un bastimento, non si sottoscrive più un'assicurazione senza che precedentemente non ne sia stato consultato il *Registro Veritas*.

La necessità della nostra pubblicazione è talmente riconosciuta dappertutto, che più non si discute sulla sua esistenza, ma se non si contesta il nostro diritto, si discute sulla nostra maniera di operare; finalmente, i reclami che riceviamo dagli armatori del continente provano sufficientemente l'importanza che pongono alle nostre indicazioni marittime, che sono divenute per loro un oggetto di grave preoccupazione, in fatti, la buona nota di un bastimento essendo la sua prima condizione di successo, è facile di capire l'influenza che ha la classificazione del *Registro Veritas* su gli armamenti marittimi (1).

(1) Servirà il citare un esempio fra diversi. I signori Palkowski e Struwy, di Dantrick, ci scrivevano in data del 27 febbraio 1851: «...!... Il nostro bastimento, il Johann-Ernst, capitano E. F. Domcke, si trova attualmente in viaggio « da Venezia ad Alessandria, e il capitano ha dovuto contentarsi di ricevere un « noto inferiore agli altri navigli, perchè il vostro registro non portava nessuna « classificazione per il nostro bastimento... ».

Dopo che l'esperienza ha dimostrato questa verità, gli armatori hanno riconosciuto la necessità di seguire regolarmente le nostre pubblicazioni, all'oggetto di essere al corrente della classificazione dei loro bastimenti; ma qui si presentava ad ogni momento un serio inconveniente: le nostre pubblicazioni si fanno mensilmente, e molti armatori non le ricevono direttamente, ne risulta da ciò che le reclamazioni che devono dirigerci, ci arrivano molto tardi, il più delle volte dopo la partenza dei loro bastimenti, e allorquando non vi è più tempo di riscontrarli per una contro-perizia.

Questo inconveniente che aggrava ancora l'indifferenza di un gran numero di capitani per la visita dei loro bastimenti, doveva necessariamente disgustare quelli che credono essor vittime di una troppo gran severità per parte dei periti.

Si capirà facilmente che una simile posizione ha dovuto creare delle difficoltà. D'altronde noi non possiamo aver la pretensione di far considerare i nostri periti come infallibili, e di negar soddisfazione agli armatori che rivendicavano il diritto d'appellare della decisione dei periti prima di qualunque pubblicazione di nota, e di provocare una contro-perizia in caso di dissidio. Ben lontani da ciò, abbiamo creduto nostro dovere di accogliere le osservazioni degli armatori sul sistema di visita adottato finora, e siamo stati indotti a cercare un mezzo che proteggendo l'interesse generale, potesse nello stesso tempo far diritto, ai reclami che ci erano diretti.

Un'altra considerazione non meno importante, sotto un punto di vista differente, meritava anche tutta la nostra attenzione: intendiamo parlare dell'influenza che avranno sulle costruzioni; le nuove leggi di navigazione recentemente pubblicate in Inghilterra, in Olanda, in Svezia, ed agli Stati Uniti. Di già queste leggi hanno prodotto fra tutte le bandiere una gran lotta che aumenterà giornalmente, e che avrà per inevitabile conseguenza il cambiamento delle consuetudini e delle condizioni di navigazione di ogni marina.

Dei miglioramenti importanti sono stati realizzati sul continente, nell'arte delle costruzioni navali; ma se da alcuni anni si fanno dei capi d'opera, sotto il rapporto dell'arte e della solidità, non possiamo dissimulare che a fronte di questo progresso dell'economia che ogni giorno domina maggiormente, e che se non vi si prende riparo, avrà delle conseguenze funeste. L'economia in fatto di costruzioni navali, là ove la mano d'opera e la materia prima sono a dei prezzi elevati, non può essere rovinosa per gli armatori come per gli assicuratori.

Nella lotta che è impegnata si vuole, o si deve forse navigare con risparmio, ma attendendo che questo problema sia risoluto, ci si forza, all'esempio delle nazioni vicino che si trovano in altre condizioni d'avere dei bastimenti a buon prezzo; si fanno delle costruzioni leggere, deboli, destinati a delle navigazioni speciali, e che non si mantengano sulla stessa linea che per alcuni viaggi. Si vede finalmente degli armatori fare appena il più stretto necessario per mettere

in mare i loro bastimenti, senza osservare che se i loro bastimenti, non sono sufficientemente collegati e incavigliati, soffrono, si faticano e sono sovente anche rotti prima che il prodotto dei primi viaggi abbia permesso di consolidarli.

Evidentemente, la concorrenza dello bandiere, divenuta di giorno in giorno più attiva, ha creato una nuova situazione.

Qual'è la bandiera la più influente, la più considerabile, quella che domina dappertutto? è inutile il nominarla. Senza parlare di tutte le cause della preponderanza della bandiera inglese, possiamo tuttavia constataro che gli armatori di quella nazione hanno il discernimento di ricercare tutto ciò che può esser utile ai loro interessi, è in tal guisa che hanno concepito tutto il vantaggio che ritirano dalla classificazione dei loro bastimenti al *Lloyd's register of shipping* di Londra. Ma questo registro ha la cura di favorire i bastimenti inglesi a detrimento dei bastimenti esteri, perchè per una combinazione, che troppo lungo sarebbe farne la spiegazione, questi ultimi non possono a merito eguale ottenere la medesima classificazione di quelli del Regno-Unito (1).

Questa circostanza che, nello stato attuale di concorrenza, può avere delle gravi conseguenze, ha necessariamente richiamata la nostra attenzione. Dovevamo, per rendere la posizione eguale a tutti, adottare lo stesso sistema? Ma questo sistema, se è approvato in Inghilterra, non è veduto con lo stesso occhio sul Continente; d'altronde essendo in opposizione sul modo di applicare la classificazione, siamo lontani dall'ammettere tutti i principii che servono di base al registro inglese; cosicchè quella pretenzione che un bastimento inglese può restare per ventidue anni nella prima divisione della prima classe ci è sempre parsa inammissibile. Abbiamo dunque pensato che valeva meglio conservare i nostri principii, ed opporre al sistema inglese un modo di classificazione più razionale, e di una natura da essere più facilmente capito ed adottato, non soltanto nei porti del Continente; ma ancora dappertutto ove il *Veritas* è in vigore.

Tutte queste considerazioni ci hanno deciso ad introdurre nel *Registro Veritas* una nuova classificazione la quale sodisferà a tutte le esigenze e reclami degli armatori di coscienza: assicurando un periodo di durata alla nota dei bastimenti, crediamo rispondere ad un voto generalmente espresso: la nuova visita voluta dal regolamento ci permetterà di rilasciare, con una sicurezza completa, i certificati di visita per un periodo di durata determinato all'appoggio delle qualità delle costruzioni.

Noi dobbiamo richiamare l'attenzione del commercio marittimo sul nuovo regolamento per la classificazione a termine. Ognuno ha capito

(1) Tutti i bastimenti inglesi ed americani sono costantemente muniti del loro certificato di classificazione; ciò che costituisce a loro profitto una grande economia di tempo e di danaro, uno dei primi elementi della loro prosperità.

che nello stato attuale degli affari, si è reso impossibile ad un proprietario di bastimento, se vuol essere assicurato, ed ottenere il nolo di sottrarsi alla visita fatta per conto degli assicuratori e dei caricatori; sarebbe dunque desiderabile che tutti gli armatori fossero convinti della necessità di chiamare i periti del *Veritas* per la visita dei loro bastimenti, dietro il nuovo regolamento, per l'oggetto di evitare i reclami tardivi, spesso pregiudizievoli ai loro interessi.

Abbiamo creduto fare una cosa giusta, ed equa nello stabilire una tariffa per gli onorari ed i certificati di visita, il di cui prodotto è destinato a coprire le nuove ed importanti spese che richiederà questo nuovo sistema. I prezzi di questa tariffa sono eccessivamente moderati, se si considera che i certificati sono valevoli durante tutta la durata assegnata alla classificazione e che l'inserzione al Registro si fa gratuitamente.

La nuova edizione del regolamento rettificata, e conforme a quella ch'è comparsa al principio del *Registro Veritas* del 1852, accompagna questa circolare; questa edizione deve rimpiazzare quella comparsa il primo luglio passato.

Gradite, o Signori, i nostri distinti saluti.

Uno dei Gerenti,
CARLO BAL.